IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 108)
z dnia 8 czerwca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 108)

8 czerwca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka informacji na temat zaawansowania prac przy budowie drogi krajowej nr 8 z Białegostoku do Augustowa, w szczególności danych dotyczących przebiegu trasy oraz planowej kategorii tej trasy, jak również zaawansowania prac przy budowie obwodnic Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg (w ciągu DK8) i południowo-wschodniej obwodnicy Augustowa (DK16) budowanych z tzw. rządowego programu 100 obwodnic.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz **Wojciech Borzuchowski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dzień dobry. Otwieram kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki, panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. Szczególnie witam pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami.

Posiedzenie zostało zwołane na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji w dniu 20 maja 2021 r. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez panią marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że linki z dostępem do wideokonferencji wraz instrukcją użytkowania zostały przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji proszę o dodzwanianie się do systemu wideokonferencyjnego. Za jego pośrednictwem możliwe jest także zgłoszenie do zabrania głosu w dyskusji. Jednocześnie przypominam, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej, nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają do tego celu tabletów.

Państwa posłów uczestniczących zdalnie proszę o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali proszę o przyłożenie kart do głosowania do czytników i wzięcie udziału w próbnym głosowaniu sprawdzającym kworum. Proszę o oddanie głosu. Dziękuję. Nie zamykamy głosowania. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat zaawansowania prac przy budowie drogi krajowej nr 8 z Białegostoku do Augustowa, w szczególności danych dotyczących przebiegu trasy oraz planowej kategorii tej trasy, jak również zaawansowania prac przy budowie obwodnic Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg (w ciągu DK8) i południowo-wschodniej obwodnicy Augustowa (DK16) budowanych z tzw. rządowego programu 100 obwodnic.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Czy pan poseł Truskolaski chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pozwolę sobie zabrać głos na początku z uwagi na to, że jestem jednym z inicjatorów tego posiedzenia Komisji. Panie przewodniczący, na początku chciałbym podziękować, że tak szybko udało się zwołać to posiedzenie, bo temat, o którym będziemy mówić, czyli budowa DK8 między Białymstokiem a Augustowem, rzeczywiście jest bardzo istotny.

Szanowni państwo, ta droga potocznie nazywana jest drogą śmierci. Pan minister na pewno wie, ile codziennie jest tam wypadków. Praktycznie w każdym tygodniu giną tam ludzie, dlatego bardzo istotne jest to, żeby jak najszybciej zacząć tę inwestycję, bo jest to inwestycja, która nie tylko pomoże dostać się do Augustowa czy dalej, do Suwałk, do Sejn, na Litwę. Jest to inwestycja, która jest ważna z uwagi na dobro mieszkańców Białegostoku, Augustowa, Suwałk, mieszkańców województwa podlaskiego, ale także na dobro tranzytu. Dlatego liczę na dobrą, merytoryczną dyskusję. Panie ministrze, liczę na konkretne odpowiedzi, bo w przestrzeni publicznej pojawiło się wiele informacji na temat tej drogi. Wiemy, że nie była ona planowana jako droga priorytetowa. Teraz może coś się zmieniło.

Panie ministrze, pierwsze pytanie jest o to, czy rzeczywiście jest możliwość, aby droga krajowa nr 8 była budowana w standardzie drogi ekspresowej między Białymstokiem a Augustowem i później do węzła Raczki i żeby to był łącznik między drogą Via Carpatia a Via Baltica. Chciałbym bowiem przypomnieć, że w województwie podlaskim realizowane są teraz dwie bardzo ważne inwestycje. To droga S61, nad którą prace są bardzo zaawansowane, i droga S19. Rozstrzygane są pierwsze przetargi i podpisywane są pierwsze umowy. Miejmy nadzieję, że już niedługo rozpoczną się prace. Czekamy na ten łącznik.

W pierwszych założeniach łącznikiem miała być droga S16 od Białegostoku do Ełku. Szanowny panie ministrze, jest wiele przeciwwskazań, żeby łącznikiem była droga S16. Oczywiście również jestem za tym, żeby droga S16 była wybudowana. Jestem za tym, żeby była droga ekspresowa z Białegostoku do Ełku z obwodnicami m.in. Moniek, Knyszyna czy Grajewa, ale jestem również za tym – uważam, że to jest inwestycja bardziej priorytetowa – aby DK8 z Białegostoku do Augustowa i aż do Raczek powstała w szybszym tempie i żeby był to swoisty łącznik między Via Baltica a Via Carpatia.

Panie ministrze, dlatego chciałbym zadać kilka konkretnych pytań. Po pierwsze, czy planowana jest budowa tej drogi jako drogi ekspresowej, właśnie z Białegostoku do Augustowa, aż do węzła Raczki? Jeżeli tak, to na jakim etapie jest zaawansowanie prac nad tą drogą? Jak wiemy, inwestycja ta najprawdopodobniej szłaby po tzw. starodrożu. Jeżeli chodzi o S16, a obecnie DK65, niestety jest tam wiele niewiadomych, takich jak zamknięty teren wojskowy w rejonie Osowca, zabytkowa Twierdza Osowiec, Biebrzański Park Narodowy oraz planowany przebieg linii kolejowej, więc droga S16 na pewno by się wydłużyła. Tutaj niewiadomych jest dużo, dużo mniej.

Panie ministrze, chciałbym też zauważyć, że wielu mieszkańców i samorządowców, również parlamentarzyści zrzeszeni w Podlaskim Zespole Parlamentarnym jednogłośnie wyrazili swoją opinię, że tę drogę należy jak najszybciej wybudować. Panie ministrze, liczę na to, że ta droga powstanie, że zostanie ona wpisana jako droga priorytetowa i Polacy będą mogli cieszyć się bezpieczną drogą z Białegostoku aż do Raczek.

Moimi kolejnymi pytaniami są pytania o obwodnice w ramach rządowego „Programu budowy 100 obwodnic”. Jak wiemy, podpisane zostały już pierwsze umowy. Chodzi tutaj o obwodnice Suchowoli, Sztabina i Białobrzegów. Jakie jest zaawansowanie tych obwodnic? Kiedy one powstaną? Kiedy będzie można po nich przejechać? To jest pierwsza rzecz. Druga, panie ministrze, chyba bardziej istotna, w jakim standardzie te obwodnice będą budowane. Czy będzie to standard drogi ekspresowej? Jeżeli mówi się o tym, że S8 z Białegostoku do Augustowa będzie jednak realizowana i będzie to droga ekspresowa – mam nadzieję, że pan minister dzisiaj to potwierdzi – to jest pytanie, czy obwodnice te

będą budowane od razu w standardzie dróg ekspresowych. Na to liczę, bo byłoby to najrozsądniejsze.

Wracając do tematu naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji, panie ministrze, chciałbym również zapytać o południowo-wschodnią obwodnicę Augustowa. Na jakim etapie jest zaawansowanie tych prac? To tyle. Panie przewodniczący, jeżeli będę mieć jakieś pytania uzupełniające, poproszę pana o głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, głos ma pan minister Rafał Weber, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, rozwój sieci drogowej w każdym regionie Polski jest priorytetem Ministerstwa Infrastruktury. Nowoczesna infrastruktura zapewnia bezpieczeństwo, płynność ruchu, wygodę i komfort jazdy. Tworząc wspólną sieć dróg, zwiększamy dostępność transportową, tak ważną w kontekście rozwoju społecznego i gospodarczego. Bez wątpienia sprawne rozwiązania komunikacyjne są czymś, co w ewidentny sposób wpływa na podniesienie statusu i wartości danego regionu. Bez dróg szybkiego ruchu bądź bez niwelacji przelotowych wąskich gardeł ciężko mówić nie tylko o odpowiednich warunkach do właściwego komunikowania się społeczeństwa, ale też o odpowiednich warunkach do prowadzenia biznesu. Ministerstwo Infrastruktury patrzy na inwestycje drogowe właśnie przez ten pryzmat. W nich widzimy warunek *sine qua non* szans rozwojowych we wszystkich aspektach.

Przechodząc do przedmiotu dyskusji, która dotyczy inwestycji z jednej strony polegających na budowie drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk-Knyszyn oraz z drugiej strony polegających na przebudowie DK8 między Białymstokiem a Augustowem, na samym początku chcę zaznaczyć, że planujemy wykonać obie inwestycje, tzn. naszym zamiarem jest połączenie Via Carpatia i Via Baltica odcinkiem drogi ekspresowej S16 od Ełku do Knyszyna oraz naszym zamiarem jest przebudowanie DK8 między Białymstokiem a Augustowem. Obie inwestycje postrzegamy jako ważne z punktu widzenia rozwoju transportowego nie tylko Podlasia czy Mazur, ale całej Polski.

Przechodząc do stanu prac nad budową drogi ekspresowej S16 od Ełku do Knyszyna, powiem, że w dniu 19 maja 2016 r. Rada Ministrów podjęła decyzję, którą znowelizowano rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, przedłużając drogę ekspresową S16 o odcinek Ełk-Knyszyn. Pierwsza bardzo istotna decyzja polityczna w tym temacie zapadła więc na wniosek ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka właśnie w maju 2016 r.

Uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu o ten odcinek uzasadnione było zapewnieniem ciągłości szlaku Via Carpatia na terenie naszego kraju poprzez budowę drogi klasy S. Nowy fragment S16 zwiększy dostępność obszaru województwa podlaskiego z północnego zachodu, a także stanowić będzie znaczne ułatwienie dla transportu międzynarodowego, zwłaszcza w kierunku Białoruś-polskie porty bałtyckie. Nad tym argumentem zatrzymam się na dłuższą chwilę.

Gdy popatrzymy na sieć dróg szybkiego ruchu nie tylko z perspektywy jednego województwa: województwa podlaskiego, czy nawet z perspektywy dwóch województw: podlaskiego i warmińsko-mazurskiego, lecz właśnie z perspektywy szlaku międzynarodowego, rozwoju portów bałtyckich i zwiększenia tonażu przewozowego, który jest realizowany przez porty bałtyckie, wówczas okaże się, że połączenie drogi nr 61 i drogi nr 19 drogą nr 16 jest tutaj najbardziej optymalnym rozwiązaniem. Jest to najkrótsza droga, którą w przyszłości będą pokonywać pojazdy ciężkie, transport ciężki jadący z Białorusi właśnie w kierunku portów bałtyckich. Na to połączenie patrzymy więc nie tylko z perspektywy jednego województwa, z perspektywy rozwiązania regionalnego albo subregionalnego. Na połączenie drogi nr 61 i drogi nr 19 za pośrednictwem drogi nr 16 patrzymy właśnie jako na maksymalnie skupione na rozwoju i na wykorzystaniu polskich portów, które znajdują się nad Morzem Bałtyckim. To był argument, który w głównej mierze determinował Radę Ministrów w 2016 r., wskazując to połączenie jako kluczowe.

Dodatkowo realizacja drogi S16 na tym odcinku będzie stanowiła naturalne i najkrótsze połączenie pomiędzy stolicami sąsiadujących województw, Olsztynem i Białymstokiem, a zatem będzie ona również spełniała istotną rolę w kontekście krajowym. Budowa spójnej i logicznej sieci transportowej jest standardem, do którego chcemy dążyć.

Zadanie dotyczące drogi ekspresowej S16 Ełk-Knyszyn znajduje się na wczesnym etapie procesu przygotowawczego. Obecnie prowadzone są działania, których celem jest wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. 14 stycznia 2019 r. została zawarta umowa, której przedmiotem jest wykonanie STEŚ dla tego odcinka S16 wraz z analizą i prognozą ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Celem opracowania STEŚ jest dostarczenie wszelkich informacji koniecznych do wyboru optymalnego wariantu trasy. Opracowanych zostanie kilka wariantów przebiegu trasy, które zostaną następnie poddane analizie pod kątem wysokości nakładów, czasu realizacji, uwarunkowań lokalnych, ochrony przyrody, a także ochrony zabytków.

We wrześniu 2019 r. przedstawione zostały przez projektantów proponowane korytarze przebiegu drogi S16, a dokładnie sześć takich korytarzy. W wyniku kolejnych, bardziej szczegółowych analiz i prac projektowych, wyznaczone zostały propozycje konkretnych wariantów przebiegu drogi. To trzy warianty, które zostały poprowadzone w korytarzach zbliżonych do obecnego biegu drogi krajowej nr 65. W październiku 2020 r. warianty te zostały udostępnione szerokiej publiczności.

Należy podkreślić, że na etapie procesu przygotowawczego została również przeprowadzona szeroko zakrojona akcja informacyjna, w ramach której zainteresowane podmioty, zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i osoby prywatne, będą mogły zgłosić swoje uwagi, wnioski i postulaty co do realizacji zadania. Taka akcja rozpoczęła się 26 października poprzedniego roku i trwała do 4 grudnia poprzedniego roku. W jej ramach wszystkie zainteresowane osoby, podmioty i samorządy mogły zapoznać się z dotychczas opracowaną dokumentacją oraz wskazanymi propozycjami wariantów przebiegu drogi oraz złożyć swoje uwagi, wnioski czy spostrzeżenia.

W trakcie prac projektowych dotyczących poszczególnych wariantów napotkano na szereg aspektów związanych m.in. z kolizją drogi z zabytkiem architektury militarnej, czyli Twierdzą Osowiec, z bliskim sąsiedztwem linii kolejowej, która będzie dostosowana do kolei dużych prędkości, z zamkniętym terenem Ministerstwa Obrony Narodowej, a także z przejściem przez tereny Biebrzańskiego Parku Narodowego. Mając na uwadze powyżej wskazane uwarunkowania oraz mając na celu uzyskanie możliwości porównania różnych powiązań komunikacyjnych w zakresie poprowadzenia drogi ekspresowej S16, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła opracowanie dodatkowego wariantu alternatywnego przebiegu przedmiotowej drogi, czyli wariantu czwartego. Wariant ten ma częściowo przebiegać w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8, między Korycinem, Augustowem a Raczkami.

W tej chwili trwa opracowywanie tego dokumentu, czyli opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Trwają analizy, w ramach których finalnym dokumentem będzie ten, który wskaże konkretny wariant przebiegu drogi łączącej S19 z S61. Po decyzji GDDKiA, aby stworzyć alternatywny wariant, zarówno do białostockiego oddziału GDDKiA, jak i do Ministerstwa Infrastruktury zaczęły w masowy sposób docierać opinie i wnioski od lokalnych władz samorządowych i gmin, ale też miast oraz powiatów, wskazujących, że najlepszym, z punktu widzenia regionalnego najbardziej optymalnym przebiegiem łączącym S19 z S61, jest wcześniej wskazany wariant wzdłuż DK65, czyli ten pierwotny, bardzo ogólnie, wskazany w rozporządzeniu Rady Ministrów z 2016 r. jako wariant łączący Ełk z Knyszynem. Ostateczne rozstrzygnięcia dotyczące określenia i wyboru wariantu przebiegu drogi S16 zostaną podjęte przez odpowiedni organ administracji publicznej, w tym wypadku przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska, w toku postępowania administracyjnego. Rozstrzygnięcia te znajdą odzwierciedlenie w treści wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Również na etapie postępowania administracyjnego w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia organ prowadzący

postępowanie przeprowadzi konsultacje społeczne, w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty będą mogły składać swoje uwagi, wnioski i postulaty, do których organ i inwestor będą musieli się odnieść.

Należy także wskazać, że w ramach opracowanej dokumentacji inwestor przedstawia kilka alternatywnych wariantów przebiegu drogi, dokonuje ich oceny w oparciu o takie same kryteria, czyli kryteria społeczne, środowiskowe, ekonomiczne i techniczne, a we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opierając się na przeprowadzonych analizach, wskazuje jedynie wariant preferowany, który w jego ocenie jest najbardziej korzystny. Ostatecznego określenia wariantu przebiegu drogi dokonuje zaś odpowiedni organ administracji publicznej. Tak wygląda kwestia zaawansowania prac nad budową drogi S16.

Teraz powiem kilka zdań na temat przebudowy drogi krajowej nr 8. Odnosząc się do kwestii podjęcia działań poprawy bezpieczeństwa w ruchu na DK8 czy też udrożnienia istotnego dla północnej części województwa podlaskiego połączenia drogowego, informuję, że obecnie wdrażany, a w zasadzie realizowany jest „Program budowy 100 obwodnic”. Na liście wyżej wymienionego programu znalazły się obwodnice Suchowoli, Sztabina, Białobrzegów i Augustowa, Suchowola, Sztabin i Białobrzegi w ciągu DK8, a Augustów w ciągu DK16, które traktowane są jako priorytety na tych ciągach.

13 kwietnia br. program został przyjęty przez Radę Ministrów. Oznacza to, że zostały zabezpieczone środki na realizację 100 wskazanych inwestycji, w tym wspomnianych wcześniej przeze mnie czterech obwodnic. W przypadku obwodnic Suchowoli i Sztabina w grudniu 2020 r. ogłoszone zostały przetargi na wybór wykonawców, zaś w przypadku obwodnicy Białobrzegów ze względu na konieczność wcześniejszego opracowania koncepcji programowej ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy planowane jest na pierwszy kwartał 2022 r. Umowa na realizację obwodnicy Suchowoli została podpisana 14 maja br., a na obwodnicę Sztabina 28 maja br. Roboty budowlane będą realizowane w latach 2023–2025, to w przypadku obwodnic Suchowoli i Sztabina, natomiast jeżeli chodzi o Białobrzegi, są to lata 2025–2027.

Dzięki budowie obwodnic nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i zwiększenie przepustowości DK8 pomiędzy Białymstokiem a Augustowem na odcinku 25 km. Inwestycje te poprawią również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego na drodze Białystok-granica państwa. Obwodnice będą stanowić ważny element układu komunikacyjnego Podlasia, jak również uzupełnienie realizowanej trasy Via Carpatia.

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za możliwość dokonania tego wprowadzenia. Wiem, że na łączach jest z nami dyrektor Borzuchowski, dyrektor białostockiego oddziału GDDKiA. Poproszę pana dyrektora o uzupełnienie, o uszczegółowienie mojej wypowiedzi, szczególnie w kontekście obwodnicy Augustowa, ponieważ ona jest na wcześniejszym etapie, na etapie opracowania STEŚ. Poproszę więc pana Borzuchowskiego, aby w tym temacie, a jeżeli uzna za konieczne, to też w temacie S16 między Ełkiem a Knyszynem albo przebudowy całego ciągu nr 8 między Białymstokiem a Augustowem, uzupełnił moją wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu ministrowi. Bardzo proszę, pan dyrektor Borzuchowski.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku Wojciech Borzuchowski:

Dzień dobry, panie przewodniczący, panowie ministrowie, państwo parlamentarzyści. Uzupełniając już dość obszerną informację przedstawioną przez pana ministra, powiem w ten sposób. Jeśli chodzi o trzy obwodnice realizowane w ciągu DK8, w obecnym czasie mamy tutaj Białobrzegi, Suchowolę i Sztabin. Pierwsze dwie, czyli Sztabin i Suchowola, na które zawarliśmy umowy w miesiącu maju tego roku, będą zrealizowane do kwietnia 2025 r., natomiast Białobrzegi będą przedmiotem przetargu jeszcze w bieżącym roku i będziemy to realizowali do 2027 r. Dodam, że tutaj wykonawcy realizują… Mamy decyzje środowiskowe z podziałem na trzy odcinki dla DK8 na odcinku Korycin-Augustów z podziałem na trzy części dla przekroju 2+1. Realizacja tego przedsięwzięcia przez

wykonawców dla dwóch obwodnic, o których powiedziałem, obejmuje również opracowanie wstępnej koncepcji dla przekroju drogi 2x2 jako docelowego rozwiązania. Przekroje te, które realizujemy w tej chwili, to jest 1x2 z poszerzonymi poboczami dla nośności na całym przekroju dla kategorii ruchu KR6 i dla ruchu bardzo ciężkiego.

Jeśli chodzi o realizację obwodnicy Augustowa, sytuacja jest taka, że trwa analiza korytarzowa przebiegu tej trasy. Muszę powiedzieć, że realizacja tego przedsięwzięcia jest dosyć wrażliwa społecznie. Wynika to z faktu, że Augustów ma już swoją historię, jeśli chodzi o pierwszą obwodnicę, i tam obejście cennych przyrodniczo terenów jest dosyć kłopotliwe. Niemniej jednak w granicach 21 listopada br. przewidziany jest przez biuro termin zakończenia realizacji opracowań i wskazanie kierunków, w których powinniśmy się udać co do wyboru korytarza, a to spowodowałoby, że planowaną datą przetargu na realizację tego przedsięwzięcia byłby sierpień 2024 r. z realizacją do 2028 r.

Jak zechciał powiedzieć pan minister, biorąc pod uwagę uzupełnienie połączenia dwóch dróg ekspresowych jako „uciąglenie” trasy Via Carpatia, jesteśmy teraz na etapie analiz korytarzowych w ramach przygotowania rozszerzonego STEŚ, czyli STEŚ z koncepcją dla przebiegu tej drogi, które w stosunku do pierwotnych wariantów zostały poszerzone między Knyszynem a Ełkiem o korytarz nr 4 po śladzie DK8. Tutaj termin na zakończenie tych opracowań mamy do 15 listopada.

Muszę powiedzieć i myślę, że w tym miejscu trzeba to powiedzieć, że oba kierunki wywołały duże zainteresowanie, i społeczne, i samorządowe, i mamy bardzo dużo wniosków dla jednego czy dla drugiego kierunku. Mamy też świadomość, że przedsięwzięcie nie jest łatwe, gdyż na trasie napotykamy cenne przyrodniczo tereny. Chodzi tutaj o Biebrzański Park Narodowy np. na wysokości Osowca po trasie Knyszyn-Ełk. Już pierwsze spotkania informacyjne w 2019 r. pokazały, że jest to duży problem. Biebrzański Park Narodowy napotykamy również przy przejściu przez Sztabin, co prawda na nieco krótszym odcinku.

Muszę powiedzieć, że, jak zechciał powiedzieć pan minister, prace trwają zarówno dla jednego, jak i dla drugiego ciągu. Nie chciałbym rozwodzić się nad tym w swojej informacji, raczej kierowałbym to w taką stronę, że jeśli mieliby państwo jakieś szczegółowe pytania pod naszym adresem, to spróbuję na nie odpowiedzieć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Otwieram dyskusję. Zgłasza się pan poseł Truskolaski. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze… Panie dyrektorze, to chyba będą pytania do pana. Chciałbym dowiedzieć się, do kiedy planowany jest wybór wariantu łącznika między S19 a S61. Jeżeli będzie już wybrany, to kiedy ma się zakończyć cała inwestycja? Jakie są szanse, że najbardziej rozważany będzie właśnie wariant po tzw. starodrożu S8?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Prosimy o odpowiedź. Przygotowuje się pan poseł Suchoń.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Białymstoku Wojciech Borzuchowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli można, tak jak wspominałem, prace biura projektowego nad analizą tych korytarzy dla obu ciągów, również z wariantem czwartym, przewidziane są do połowy listopada. Później podlega to naszym wewnętrznym procedurom, tzw. ZOPI i KOPI. Szacujemy, mówiąc orientacyjnie, że początek podejmowania decyzji na temat wyboru korytarza przypadnie na marzec przyszłego roku. Tak można powiedzieć najkrócej.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że prace nad trasą DK16, czyli elementy koncepcji i rozszerzonego STEŚ, to prace wstępne. Dla tego kierunku niczego tu wcześniej nie było. Trzeba powiedzieć, że prawdopodobne zakończenie tych prac to 2028 r. Nie wiem, czy nie nawet 2029 r., bo to byłby ostatni z odcinków, który uzupełniałby trasę Via Carpatia, a prace nad tym odcinkiem rozpoczęliśmy najpóźniej. To chyba tyle.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Głos ma pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam jedno, może dwa pytania. Dotyczą one kwestii związanych z obszarami cennymi przyrodniczo. Otóż wszyscy pamiętamy, że takie decyzje podejmowane w sposób nieuwzględniający potrzebnej ochrony tych obszarów bardzo źle wpływają później na tok inwestycji. Inwestycje te bywają opóźniane, a wręcz zatrzymywane. Mam w związku z tym pytanie natury ogólnej. Czy wszystkie aspekty związane z kwestiami środowiskowymi, kwestiami rozmowy i dialogu z organizacjami społecznymi są prowadzone w sposób właściwy? Mówiąc „właściwy", mam na myśli to, czy zapewniają one to, aby już na tym etapie procesu wnioski i ewentualne wskazówki były brane pod uwagę. Tak jak mówię, niebranie takich wniosków pod uwagę może negatywnie oddziaływać na prowadzone inwestycje. Z drugiej strony w późniejszym terminie może to też oznaczać kłopoty i turbulencje. W związku z tym wydaje się, że takie stawianie sprawy, czyli włączenie osób, które na wczesnym etapie występują w ramach aspektów związanych z ochroną przyrody, wydaje się tutaj niezwykle ważne, zwłaszcza że pan dyrektor sam wspominał o tym, że droga ma pójść właśnie w okolicach miejsc cennych przyrodniczo.

Drugie pytanie dotyczy finansowania tej drogi. Ponieważ mnie rozłączyło, nie słyszałem, czy pan minister odnosił się do tego. Jeżeli tak, proszę o wybaczenie i po prostu krótkie powtórzenie. Z jakich środków ta droga będzie finansowana? Czy będą to środki wyłącznie krajowe, czy też będzie to jakiś montaż oparty także na środkach unijnych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o udzielenie odpowiedzi, chyba pana dyrektora.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o finansowanie, to mogę ja, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

To najpierw pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor środki finansowe otrzymuje od nas i jeżeli je otrzyma, to realizuje prace, a jeżeli ich nie otrzyma, to nie. Proponuję podzielić odpowiedzi na pytania pana posła Suchonia tak, że ja odpowiem na pytanie nr 2, w którym chodzi o finansowanie, a pan dyrektor odpowie na pytanie nr 1, chociaż ja też do niego nawiążę.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, finansowanie na prace przygotowawcze jest zapewnione. Została podpisana umowa na wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. To znaczy to, że środki na zrealizowanie tej umowy zostały wyasygnowane w budżecie państwa, natomiast kiedy przyjdzie czas na wykonawstwo, zaprojektowanie i zbudowanie S16, wtedy środki te zostaną uruchomione. Wskazane czy przypisane do tej inwestycji zostaną oczywiście w ramach nowego programu budowy dróg krajowych. Program ten został opracowany w Ministerstwie Infrastruktury. Mam nadzieję, że za kilka tygodni zostanie opublikowany.

Oczywiście palmę pierwszeństwa w tej publikacji ma pan premier Mateusz Morawiecki wspólnie z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem, bo patrzymy na ten program nie tylko jako na coś, co będzie kontynuacją wielkiego procesu przemiany i budowy dróg szybkiego ruchu, przemiany rzeczywistości infrastrukturalnej i budowy dróg szybkiego ruchu, ale patrzymy na niego również przez pryzmat utrzymania wyso-

kiego poziomu rozwoju gospodarczego. Szacujemy, że w branży budowlanej pracuje ok. 1,5 mln pracowników. To oczywiście ci, którzy bezpośrednio zajmują się realizacją inwestycji infrastrukturalnych, liniowych i kubaturowych, ale też dostawcy, kooperanci, cała obudowana struktura, o której można powiedzieć, że żyje dzięki inwestycjom infrastrukturalnym. Proszę mi wierzyć, nowy program, jak sądzę, będzie spełniał wszystkie oczekiwania, które są kierowane do resortu infrastruktury, jeżeli chodzi o rozbudowę dróg szybkiego ruchu. Droga ekspresowa S16 jest w nim również zasygnalizowana.

Konkludując odpowiedź na pytanie nr 2, środki na prace przygotowawcze są przygotowane i uruchomione. Na ich podstawie została przygotowana umowa na wykonanie studium, natomiast środki na prace wykonawcze zostaną uruchomione wtedy, kiedy będzie taka potrzeba.

Pytanie nr 1 było o kwestie środowiskowe. One oczywiście są brane pod uwagę przy projektach, szczególnie tych, które polegają na budowie nowych odcinków dróg, już niezależnie od tego, czy jest to kategoria A, S czy GP. Wykonawca takiego studium i GDDKiA prawie zawsze stoją natomiast przed dylematem, czy wybrać wariant, który jest bardziej akceptowalny przez społeczeństwo, ale jednak narusza dobra środowiskowe i elementy przyrodnicze, czy iść w drugą stronę i chronić elementy środowiskowe, aby wywłaszczać ludzi, bo droga przecina obszary zabudowane, a wiadomo, że nigdy nie jest to dobrze odbierane przez mieszkańców.

Dlatego analizy mają charakter wielokryterialny. Czynniki społeczne, środowiskowe, techniczne i ekonomiczne są na siebie nakładane i pozwalają na wybór optymalnego wariantu, z jednej strony z poszanowaniem środowiska, z drugiej strony najbardziej optymalne pod względem społecznym, takiego, który nie zakłóca pewnego miru domowego, który jest budowany przez lata w danej miejscowości czy np. na danym osiedlu miasta, które obwodnica okala.

Proszę mi wierzyć, jeżeli chodzi o kwestie środowiskowe, nie mamy problemu z budowaniem całej infrastruktury, która pozwala zwierzętom na to, aby mogły swobodnie migrować. Przejścia dla zwierząt, czy to górą, czy to dołem – górą dla tych większych, dołem dla tych mniejszych, nie tylko zwierząt, ale również gadów i płazów – to jest coś, co jest nieodzownym elementem niemalże każdego odcinka drogi szybkiego ruchu. Nie mamy z tym problemu. Proszę mi wierzyć, że wydatkujemy na to bardzo duże środki finansowe. W zależności od wielkości i parametrów przejścia dla zwierząt kosztują od kilkunastu do kilkudziesięciu milionów złotych. Gdzie jest taka potrzeba, gdzie jest wskazanie organu środowiskowego, gdzie jest wskazanie raportu oddziaływania na środowisko, tam je budujemy, bo rozumiemy, że inwestycje drogowe nie mogą w radykalny sposób naruszać elementów środowiskowych, w szczególności migracji zwierząt. Tam, gdzie jest więc potrzeba, tam, gdzie elementy te są wskazane, tam są budowane: na ciągach, i autostrad, i dróg szybkiego ruchu, czyli „esek", a także na drogach o standardzie GP.

Jeszcze raz wrócę do odpowiedzi na pytanie nr 2 o to, czy w ramach montażu będą również środki zewnętrzne. Zobaczymy. Unijne negocjacje w sprawie Krajowego Planu Odbudowy, ale też w sprawie nowej perspektywy unijnej 2021–2027 cały czas są w toku. Musimy być przygotowani do tego, że te środki zostaną przypisane do inwestycji drogowych, żeby je wykorzystać. Proszę mi wierzyć, że tak jak w tej perspektywie nie mamy problemów z wykorzystywaniem alokacji finansowej na inwestycje drogowe i kolejowe – lokacja ta jest rozliczana do 2023 r., a na dzisiaj mamy już rozliczonych 91% środków europejskich – tak nie będziemy mieli problemu z tym, żeby wydatkować środki unijne na inwestycje drogowe również z perspektywy 2021–2027. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Czy uzupełniająca wypowiedź pan dyrektora jest jeszcze potrzebna?

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Białymstoku Wojciech Borzuchowski:

Jeśli można. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym tylko uzupełnić, że wybór korytarza, przez który będzie przebiegać przyszła trasa, to wielokryterialna analiza w czterech płaszczyznach, które wymienił pan minister. Chcę powiedzieć, że celem biura i celem nas jako realizującego to przedsięwzięcie jest to, żeby kryte-

ria te były uzgodnione w należytym stopniu i w sposób jak najbardziej obiektywny. To po pierwsze.

Po drugie chciałbym powiedzieć, że pojawienie się korytarza nr 4, po starodrożu DK8, najogólniej mówiąc, wynikło m.in. z faktu, że wstępne spotkania informacyjne, o których wspominałem, rodziły duży niepokój środowiskowy. To dlatego jest on rozważany. Praktycznie rzecz biorąc, jakieś rozwiązanie jest konieczne. W jakimś sensie oba warianty w swojej mierze są skazane na przebiegi przez tereny cenne przyrodniczo. Chcę natomiast powiedzieć, że na wszystkich etapach przygotowania tej inwestycji, począwszy od spotkań informacyjnych poprzez wszystkie kolejne, które są przed nami, działamy transparentnie. Tak jak przypominałem, mamy nie tylko wystąpienia środowisk samorządowych czy organizacji społecznych, ale również środowiskowych czy to Biebrzańskiego Parku Narodowego, czy to Fundacji dla Biebrzy itd., więc wszelkie organy przyrodnicze mają swój udział w przygotowaniu tej inwestycji i jesteśmy na bieżąco w posiadaniu pełni informacji w tym zakresie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zadać pytanie? Nie widzę zgłoszeń. Dziękuję za dyskusję. Dziękuję za odpowiedzi. Sądzę, że były one wyczerpujące.

Przed zamknięciem posiedzenia chciałbym tylko przypomnieć historię, którą wzmiankował już pan poseł Suchoń. W 2006 r. mieliśmy problem z obwodnicą Augustowa. Był to powód, dla którego Komisja Europejska wszczęła postępowanie, które zakończyło się wstrzymaniem finansowania nie tylko budowy tej jednej obwodnicy, ale całego programu drogowego współfinansowanego ze środków europejskich. Wówczas gasiliśmy ten pożar, tworząc okrągły stół. W rozmowach przy okrągłym stole, w których uczestniczyli inwestorzy, ale także strona społeczna reprezentowana przez organizacje pozarządowe, plus samorządowcy, wypracowaliśmy rozwiązanie, które pozwoliło na przeprowadzenie w Brukseli skutecznych rozmów i doprowadziliśmy do odmrożenia zamrożonych środków.

Ważne, by dziś działać przed szkodą, czyli prowadzić prace związane z trasowaniem w taki sposób, aby w ogóle nie doprowadzić do stanu napięcia. Ponieważ przy DK16 istnieje wielkie ryzyko, na które uwagę zwracają organizacje pozarządowe, trzeba brać pod uwagę możliwość kolizji z Biebrzańskim Parkiem Narodowym. Bardzo proszę i pana ministra, i pana dyrektora o zwrócenie na to uwagi. Jeszcze raz powtarzam, że dobrze jest działać uprzedzająco i nie doprowadzać do stanu napięcia. Wszyscy trzymamy kciuki za powodzenie realizacji programu budowy dróg szybkiego ruchu w Polsce.

Jeszcze raz dziękuję. Wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie.